Briegisches Wochenblatt für Leser aus allen Ständen.

8.

Montag, am 24. Februar 1834.

Ueber den jetzigen Zustand der Eisenbahnen und Dampf-Wagen in England.

Die Anwendung des Dampfes statt der Pferdekraft, zur Fortschaffung der Fuhrwerken, war länger als 20 Jahre hindurch der Gegenstand allgemeinen Interesses. Seit eben so langer Zeit haben die wiederholten Ankündigungen von anscheinendem Erfolge und von Lösung des großen Problems auch die schwächsten Hoffnungen in Zuversicht verwandelt, allein nur, um das völlige Fehlschlagen derselben desto fühlbarer zu machen. Gegenwärtig giebt es, weder in England, noch in irgend einem anderen Lande, ein einziges Beispiel

eines

eines Landfuhrwerks, das durch Dampf in Bewegung gesetzt wird. Auf gewöhnlichen Landstraßen sahen wir (in England) bloß kurze Versuche, die eben so bald scheiterten, als sie gemacht wurden, auf Eisenbahnen ging es nicht viel besser. Auf der Strecke von Liverpool nach Manchester werden bloß die Dampf-Wagen bloß durch ungeheure Geld-Opfer und Einbußen der Eigenthümer erhalten. Die dazu gebrauchten Dampf-Maschinen sind plumpe, verhältnißlose, schwerfällige, mechanische Massen, die, ihrem Bau nach, mehr für den bedächtigen und schweren Tritt eines Elephanten, als für den pfeilschnellen Pflug, den man von ihnen fordert, gemacht scheinen; und wenn man es auch durch die höchste Anstrengung dahin gebracht hat, daß sie in der That mehr fliegen als rollen, so gehen sie doch dabei zu Grunde, eben so wie die Landstraßen, die sie befahren — dem Ackergaule gleich, den man durch Stachel und Peitsche auf einen Augenblick in Galopp setzt.

Ein solcher Zustand verdient wohl eine nähere Untersuchung. Giebt es, möchten wir fragen, bei den Landfuhrwerken eigene Hindernisse, welche nicht gestatten, die Räder eines Wagens eben so in Bewegung zu setzen, als die eines Bootes? Sind diese Hindernisse so beschaffen, daß eine Maschine, die zu Wasser die Kraft von 100 Pferden hat, zu Lande nicht die eines Gespannes von vieren erreichen kann? Hat die Kraft des Dampfes ihr non plus ultra erreicht? Hätten wir wirklich

lich bis jetzt nur eine Chimäre, gleich dem Stein der Weisen, nachgejagt? Kann die Regierung nichts thun, die Erfindung zu fördern und sie zur Vollendung zu bringen? — Die Fragen sind ernst, und ihre Beantwortung ist von großer Wichtigkeit. Unseres Erachtens läßt sich auf überzeugende Weise darthun, daß der Fehler bisher nicht in der Natur des Gegenstandes, sondern in den Mitteln lag, die man zu dessen Erreichung anwandte. Wir können in Allem, was bisher dafür geschah, Fehler nachweisen, nicht in Nebendingen, sondern in den Haupt-Grundsätzen des Baues und der Einrichtung, die nothwendig jeden Versuch vereiteln mußten. Durch die Frage: „Was ist gethan worden?" kommen wir vielleicht auf das, was zu thun ist. Um den Gegenstand in sein rechtes Licht zu setzen, wollen wir unsere Bemerkungen in drei Abtheilungen bringen:

1) Die Natur des Dampfes, die Art seiner Bereitung, die besonderen Erfordernisse zur Anfertigung eines guten Dampf-Wagens und die Schwierigkeiten der Ausführung. — 2) Die Ursachen des Fehlschlagens derjenigen Versuche, die dem Gelingen am nächsten waren. — 3) Die Mittel und Wege, ein glückliches Resultat zu erlangen, und die davon zu erwartenden Vortheile.

Man hat die Bemerkung gemacht, daß es mit neuen Erfindungen geht, wie mit Kindern. Manche

che derselben gelangen nämlich frühzeitig zur vollen Reife und stehen, kaum ins Leben getreten, völlig ausgebildet da. Dies war der Fall mit der Dampf-Maschine. Bis zu Watt's Zeiten war sie kaum mehr ein Spielzeug für Gelehrte; er machte sie mit einem Male zu dem, was sie ist, zur vollkommenen Maschine. Seitdem haben wir nichts gethan, nichts hinzugefügt, nichts verbessert. Wir haben allenfalls ihren Gebrauch vervielfältigt, sie zu allerlei Dingen angewandt, eine kleine Ersparniß an Feuerungs-Material oder an Raum bewirkt; doch die Maschine selbst blieb, was sie war. Ihre Einrichtung erlitt eben so wenig eine Veränderung, als die Organisation eines Menschen abhängt, daß er zu verschiedenartigen Verrichtungen gebraucht wird. Sonst wurde der Dampf zum Wasserziehen benutzt, jetzt ist er Bergmann, Schiffer, Kohlenträger, Baumwollenspinner, Koch, Kaffeemühle und Gott weiß, was sonst noch.

Indem wir sorgfältig den Bau der Dampf-Maschine von dem Mechanismus ihrer Anwendung trennen, werden wir einen weit klareren und richtigeren Begriff davon erlangen. In Hinsicht der Anwendung ist der Dampf dem Wasser, dem Winde oder der Pferdekraft nur in so fern vorzuziehen, als man ihn leichter, auf einfachere oder sparsamere Weise, erhält. Die Mittel, durch den Dampf eine einförmige und fortdauernde Bewegung hervorzubringen, sind fast überall dieselben;

wenig-

wenigstens giebt es nur zwei Haupt-Arten von Dampf-Maschinen, die in einem wesentlichen Punkte abweichen, nämlich, die Maschinen mit oberem und unterem Druckwerk. Wir setzen bei unseren Lesern eine hinlängliche Bekanntschaft mit diesen Dingen voraus und überheben uns daher jeder Beschreibung derselben. Bei Dampf-Wagen wird nur das obere Druckwerk angewandt. Die große Masse kalten Wassers und das Gewicht des Kühl-Apparats würden seine leichte und schnelle Bewegung hindern; beim Schiff hingegen schaden sie nicht, weil es sich leichter bewegt und kaltes Wasser immer zur Hand ist.

Die Anwendung des Dampfes zur Fortschaffung von Fuhrwerken geschieht auf folgende Art: Eine Dampf-Maschine mit einem Kessel und einem Vorrath von kaltem Wasser wird in dem Wagen oder oben darauf über der hinteren Achse angebracht, damit sie den Hinterrädern nahe sei. Von dem einem Ende des beweglichen Theils der Maschine geht eine Stange bis zu der Achse oder einer der Speichen jedes Rades, wo sie in eine Handhabe greift, dergestalt, daß die Räder, so wie der Saugestock sich auf und nieder bewegt, herumgedreht werden und die Maschine so den Wagen fortschiebt. Diese einfache Vorrichtung ist Alles, was zur Einrichtung eines Dampf-Wagens gehört. Da wir bereits wissen, daß die Dampf-Maschine überhaupt gebraucht wird, die Räder eines Maschinenwerks zu treiben, so dürfen wir

sie

sie uns nur auf vier Rädern ruhend denken, so daß dieselben Räder sie tragen und von ihr getrieben werden, und sie bewegt sich selbst vom Flecke. Die Passagiere sitzen entweder in demselben Wagen, oder in einem anderen, der von diesem gezogen wird.

Daß man schon früh auf eine einfache Anwendung des Dampfes kam, ist nicht zu verwundern. Die erste Idee dazu soll vom Professor Robinson zu Edinburg, einem Freunde Watt's, herrühren. Zur Ausführung kam sie durch Richard Trevithick zu London, welcher im Jahre 1802 das Problem vollkommen löste, indem er einen Dampf-Wagen herstellte, der auf gewöhnlichen Landstraßen ohne Hinderniß rollte und völlig lenkbar war; doch bei dem damaligen Zustande der Straßen erhielt die Maschine in ihrem schnellen Laufe so viele Stöße, daß sie bald unbrauchbar wurde.

Schon von jener Zeit, gegen das Ende des letzten Jahrhunderts, wurde in Pennsylvanien ein noch glücklicherer Versuch von Oliver Evans, einem geschickten Amerikanischen Mechaniker, gemacht. Vermöge einer neuen Einrichtung der Maschine benutzte er sie zuerst zum Mehlmahlen, dann setzte er sie auf einen Wagen, um dasselbe Mehl zu Markte zu bringen, endlich, da er auf dem Wege über einen Fluß zu setzen hatte, brachte er an dem Wagen, der wie ein Boot gestaltet war, Schaufelräder statt der Wagenräder an

und

und brachte so seine Ladung glücklich an's Ziel. Wir wissen nicht, warum dies Fuhrwerk wieder einging.

Es scheint also erwiesen, daß man schon seit 30 Jahren Dampf-Wagen von verschiedener Größe anfertigte, daß ihre Brauchbarkeit in Hinsicht auf das Treiben der Wagenräder sich vollkommen bewährte, und doch sind noch keine als regelmäßiges Fuhrwerk eingeführt worden. Jeder Zeitungsleser weiß, wie viele Versuche seit 20 Jahren als völlig gelungen angekündigt wurden, und wie sie doch einer nach dem anderen fehlschlugen. Noch jetzt hören wir täglich von glücklichen Experimenten, wie man bergan 10 bis 50 (Engl.) Meilen in einer Stunde mache, und das mit der ungeheuren Ladung von 5 bis 8 Tonnen und einer Kraft von 30 bis 40 Pferden*). Man sagt uns, sie werden nächstens in Gang kommen und nach bestimmten Plätzen fahren, und doch bleibt es eine ausgemachte Sache: daß es in diesem Augenblicke in Großbritanien nicht ein einziges Dampf-Fuhrwerk giebt, das irgend

*) Einer der letzten Speculanten giebt an, seine Maschine habe eine Kraft von 30 Pferden, und doch finden wir, daß sie auf ebenem Boden höchstens 12 Meilen in einer Stunde macht. Frage: Wenn 4 Pferde einen Wagen 10 Meilen in einer Stunde ziehen, wie weit würden 30 Pferde damit kommen?

irgend eine Landstraße auch nur mit der gewöhnlichen Geschwindigkeit befahre.

Diese wiederholt mißlungenen Versuche und die dabei vergeudeten bedeutenden Summen zeigen zu deutlich, daß gewisse radikale Fehler oder Mißgriffe zum Grunde liegen, und zwar so tief versteckt, daß sie bis jetzt nicht aufzuspüren waren. Einige einfache Betrachtungen führen uns vielleicht zur Entdeckung dieser Fehler und der Art der Hindernisse, die sie verursachten.

1) Der erste mag wohl in der Einrichtung des Kessels liegen. Gewöhnliche Kessel pflegt man von dicken eisernen Platten zu machen, die eine starke Kiste oder verschlossene Büchse bilden, welche zur Hälfte mit Wasser gefüllt wird. Das Feuer brennt unter dem Kessel, und der Schornstein ist an der Seite desselben. Die Masse sowohl die Macht des Dampfes hängt davon ab, wie stark das Feuer und wie viel von dem Boden des Kessels demselben ausgesetzt ist. Eine Dampf-Wagen-Maschine erfordert wenigstens, daß ein Flächenraum von 7 Yard Länge und 1 Yard Breite dem Feuer unmittelbar ausgesetzt sei, so daß, nehmen wir die Höhe des Kessels und des Ofens zu 4 Fuß an, dies einen Körper von ansehnlicher Größe giebt, den der Wagen zu tragen hat. Doch, abgesehen von der unverhältnißmäßigen Größe des Kessels, muß auch sein Gewicht nothwendig sehr bedeutend sein, denn er muß, um nicht

nicht zu platzen, von dicken eisernen Platten gemacht sein, und zwar um so dicker und schwerer, je größer die Maschine und je stärker ihre Kraft ist. Der Kessel muß also zuförderst groß sein, um viel Kraft zu haben, und schwer, um stark genug zu sein. Diese beiden Umstände bilden das Dilemma, zwischen welchem die Erfindung schon so lange fest sitzt. Man machte den Kessel anfangs groß, damit er hinlängliche Kraft habe, aber indem man ihn auch stark genug machte, wurde er so schwer, daß die Maschine genug zu thun hatte, ihn selbst fortzuschaffen, und weiter keinen Nutzen leistete. Nach dieser Erfahrung machte man den Kessel klein, um sein Gewicht zu vermindern, allein nun fehlte es ihm wieder an der gehörigen Kraft. Zuletzt wollte man ihn doch groß und leicht machen, nahm daher nur dünne Platten dazu, da platzte der Kessel, und die Maschine flog in Stücke. Wie ist nun der Kessel groß genug und bei völliger Sicherheit doch leicht genug zu machen? Dies ist die erste Schwierigkeit des Problems.

Man hat verschiedene Methoden angewandt, um den Kessel zu gleicher Zeit von großer Kraft leicht und sicher zu machen. Die meisten dieser Erfindungen beruhen auf der Erfahrung, daß die Kraft des Kessels weniger von seinem Umfange, als von der Stelle des Feuers und dem Theil des Kessels, der demselben ausgesetzt ist, abhängt. Wenn das Feuer nicht bloß unter dem Kessel,

sondern

sondern auch an den Seiten desselben brennt, um ihn rundum zu erhitzen, so muß sie durch die Seitenhitze eben so viel Dampf erzeugen, als durch die untere; mit einem Worte, die Wirkung eines Kessels hängt nicht von der Menge Wasser ab, die er enthält, sondern von der Größe der Fläche, die er dem Feuer darbietet, und davon, daß keine verloren gehe. Dies nun wird auf die einfachste Art bewirkt, indem man das Feuer rund um den Kessel legt, ehe man die heiße Luft und den Rauch in den Schornstein fliegen läßt. Eine noch zweckmäßigere Art von Kessel brachte man zu Stande, indem man das Feuer um den Schornstein i n n e r h a l b des Kessels anbrachte, wodurch gar keine Hitze verloren geht. Nach dieser Methode sind die Kessel auf Dampf-Schiffen eingerichtet. Doch bei dieser Einrichtung erhält der Kessel einen bedeutenden Umfang und muß folglich von einer gehörigen Dicke sein. Eine andere Vervollkommnung der Kessel ist die, sie röhrenförmig zu machen. Ein solcher besteht aus mehreren dünnen Röhren, die Wasser enthalten; einige von diesen gehen mitten durch das Feuer, wo die Hitze am größten ist, andere bilden die Stangen, auf welchen das Feuer liegt, und noch andere empfangen die Hitze unmittelbar über dem Feuer. Alle diese Röhren senden ihren Dampf in ein oberes Verhältniß, aus dem er in die Maschine steigt. Denselben Zweck erreicht man auch wohl, wenn man in einem ziemlich großen Kessel mehrere dünne Röhren oder Rauchfänge zieht, durch welche die

Flam-

Flamme zu dem Schornstein geleitet wird und auf dem Wege das Wasser erhitzt. Indem man die Fläche der auf verschiedene Weise verbundenen Röhren oder Kanäle, die dem Feuer ausgesetzt ist, vermehrt, erhält man in der That Kessel, die stark, leicht und von großer Kraft sind, und durch eine oder die andere dieser Methoden sind die Kessel der Dampf-Wagen wirklich der Vollkommenheit näher gebracht worden, als irgend ein anderer Theil ihres Maschinenwerks.

2) Wenn nun jede Schwierigkeit bei Gewinnung des Dampfes beseitigt ist, so kommt es zunächst darauf an, ihn aufs beste zu benutzen, damit so wenig wie möglich verloren gehe. Erst nachdem der Dampf aus dem Kessel in den Cylinder getreten ist, wirkt er auf die Maschine und setzt sie in Bewegung. Der Cylinder beschränkt die Kraft des Dampfes auf den Saugestock, den er niederwärts und dann aufwärts drückt und so das Rad dreht. Der Dampf aber wird aus dem Kessel dem Cylinder durch eine Röhre zugeführt, die, da sie von einer Seite den Druck des Kessels und von der anderen den des Cylinders auszuhalten hat, von beträchtlicher Länge, also mehrmals gewunden sein muß. Hier erhebt sich nun eine neue Schwierigkeit. Die Natur des Dampfes bringt es mit sich, daß jeder Kanal, sobald er lang, eng oder gewunden ist, seine Kraft beträchtlich schwächt, so daß auf diese Art viel verloren geht. Eine einzige Rohr-Mündung raubt dem

dem Dampfe ein $\frac{1}{10}$ seiner Kraft, und jede folgende Windung nach Verhältniß mehr. Wenn daher die Kraft des Dampfes in dem Kessel groß genug ist, um 1000 Pfd. zu heben, und er geht durch eine Rohr-Windung, ehe er in den Cylinder tritt, so wird er nur noch 900 Pfd. heben; 4 oder 5 Windungen werden die Kraft auf die Hälfte vermindern. Noch sind keine Maschinen gemacht worden, wo der Dampf nicht 2 oder 3 solche Windungen zu passiiren hätte, daher geht jederzeit $\frac{1}{5}$ oder $\frac{1}{4}$ der Kraft rein verloren. Bei dem Bau der Dampf-Wagen hat man diese Rücksicht so ganz aus den Augen gesetzt, daß der Fall eintrat, wo eine Maschine $\frac{4}{5}$ ihrer Kraft verlor.

3) Hat nun ein Erfinder diese Schwierigkeiten aus dem Wege geräumt, so stellen sich ihm größere und bedeutendere entgegen. Die Gestalt und der Umfang des Cylinders haben großen Einfluß auf die Schnelligkeit der Maschine. Man hat jetzt eine wahre Sucht, lange und dünne Cylinder zu machen, die dadurch der Wirkung der Friction und der Kälte eine zu große Fläche preisgeben. Auch pflegt man zwei Cylinder statt eines zu machen. Nach unserer Meinung ist ein Cylinder eben so wirksam und rathsamer als zwei. Wir wissen durch Theorie und Erfahrung, daß er mehr leistet. So wenig zwei Pferde zusammen noch einmal so viel ziehen können, als jedes allein, eben so wenig können zwei Cylinder mit vollkommener Genauigkeit zusammenwirken. Wenn

ein Cylinder nicht Kraft genug hat, um mit Einem Stoß das Rad über das Centrum zu treiben, so möchte wohl das ganze Experiment vergebens sein.

(Der Beschluß folgt.)

Zur Geschichte der Militair-Musiken.

(Beschluß.)

Die Deutschen Truppen hatten eine große Anzahl gut komponirter Märsche; daher auch der allgemeine und anhaltende Erfolg, den der Marsch des Königs von Preußen (der Dessauer) in Frankreich fand. J. J Rousseau sagt von den Deutschen Truppen (Dictionnaire de musique) „daß sie von 1765 bis 1770 die besten militairischen Instrumente hatten; die Franzosen dagegen hatten die allermißgestimmtesten Instrumente; es gab in ganz Frankreich keine Trompete, die richtig klang." — „Im siebenjährigen Kriege', sagt derselbe Schriftsteller, „wollten die Oesterreichischen, Böhmischen und Bayerischen Bauern, welche alle geborne Musiker sind, gar nicht glauben, daß regulaire Truppen so falsche und abscheuliche Instrumente haben könnten, und fingen deshalb an, die alten Französischen Truppen, welche sie für

für Rekruten hielten, zu verachten; man kann daher gar nicht bestimmen, wie vielen tapferen Leuten falsche Töne das Leben gekostet haben.

Rousseau, allein von Allen, hat es gut auseinandergesetzt, was die Militair-Musik in Bezug auf die Kunst ist oder sein sollte: „Der Geschmack derselben", sagt er, „muß kriegerisch, sonor, zuweilen lustig und zuweilen ernst sein; die Melodie muß scharfe Takte haben, und einfach sein, damit sie den Soldaten ergötzt, belebt, sich ihm ins Gedächtniß gräbt, ihn zum Singen anregt und ihn seine Mühseligkeiten, seine Leiden und seine Gefahren vergessen macht."

Im Jahre 1789 nahm Herr Sarette 45 Instrumentisten aus dem Depot der Französischen Garden, er übte sie ein und erhöhte ihre Zahl nach und nach auf 80. Die Muncipalität nahm im Jahre 1790 die Bestreitung der Kosten auf sich. Im Jahre 1792 wurden sie die Musik der Pariser Natinal-Garde; von 1792 bis 1795 bildeten sie eine Freischule, aus welcher die Kavallerie mit Trompetern und die ganze übrige Armee mit Musikern versorgt wurde. Aus dieser Schule ist das Konservatorium entstanden.

Saint-Germain warf den Musik-Corps vor, daß sie nicht mehr, wie ehemals, dazu dienten, zu den taktischen Bewegungen das Zeichen zu geben, daß sie nichts mehr zu thun hätten, wenn

der

der Tambour zum Angriff trommelte, und daß sie zu nichts gut wären, als den Damen zum Tanze aufzuspielen.

Allerdings ist die Musik in Friedenszeiten eine Luxus-Sache und im Kriege eine Ausgabe von wenig Nutzen. Am Tage der Schlacht kann der Musiker höchstens als Träger der Verwundeten gebraucht werden, indessen sind die Musik-Corps eine militairische Nothwendigkeit geworden. — Bonaparte, als er zum Konsulat gelangte, schaffte die Musiken der Kavallerie ab; eine wichtige und militairische Rücksicht bestimmte ihn dazu; er berechnete, daß die Zahl der Pferde, welche dieser Luxus erforderte, in zwanzig Regimentern immer gerade so viel ausmachte als nöthig war, um ein ganzes Regiment beritten zu machen. Die Frage ließ sich also darauf zurückbringen: Was ist für eine Regierung bei gleichen Kosten besser, 20 Regimenter oder 21 zu haben? Der Minister Clermont-Tonnerre theilte Napoleons Ansicht nicht, er führte am 1ten Januar 1827 die Musiken bei der Kavallerie wieder ein.

Die Minister haben sich lange Zeit gegen den Luxus unserer immer stärker, immer kostspieliger werdenden Musiken gewehrt. Anfänglich sagten sie: „Ihr sollt nichts als Pfeifen und Klarinetten haben", obgleich sie wohl wußten, daß die Truppen eine Menge anderer Instrumente hatten.

ten. Dann sagten sie: „Ihr sollt neue Musici haben", obgleich ihnen nicht unbekannt war, daß zahlreiche und kostspielige Janitscharen-Musiken vorhanden waren. Vom Jahre 1791 bis 1827 sagten sie: „Höchstens sollt Ihr jetzt acht Musici haben"; aber man hat ihnen immer nicht gehorcht. Endlich erließ Herr von Clermont-Tonnerre am 1. Jänuar 1827 sein Cirkular welches besagte, daß den Offizieren nichts mehr für die Kosten der Musik abgezogen werden sollte, und die Zahl der Musik bei der Linie auf 27 feststellte. Das war grade so, als ob man den Regimentern gesagt hätte: „Ich lege die Kosten der Musik dem Staate auf, weil ich Euch nicht verhindern kann, sie selbst zu unterhalten." Der Minister Soult hat die letzterwähnte Zahl der Musici beibehalten.

Redakteur Dr. Ulferl.

Verleger Carl Wohlfahrt.

Briegischer Anzeiger.

8.

Montag, am 24. Februar 1834.

Oeffentlicher Dank.

Der von der ersten Abtheilung der hiesigen Züchtlinge am 10ten d. M. unternommene Entweichungs-Versuch ist zwar durch die Aufmerksamkeit und das kraftvolle Benehmen der Wachtmannschaften vereitelt worden, hätte jedoch sehr leicht für die Stadt Brieg, so wie für die ganze Provinz recht nachtheilige Folgen herbei führen können, wenn es diesen Verbrechern gelungen wäre, ihren Plan durchzuführeu.

Um so mehr verdient es dankbare Anerkennung, daß eine nicht unbedeutende Anzahl achtbarer Bürger und Personen aller Stände, sich so schnell und zum Theil mit Waffen versehen, an dem Zuchthause versammelten, und sich freiwillig zur thätigen Mitwirkung bei den von mir angeordneten Sicherungs-Maaßregeln bereit erklärten. Da durch die einsichtsvolle Fürsorge des Herrn Direktor Sommer, die Sträflinge der 2ten Abtheilung, sogleich bei dem Beginnen des Durchbruchs-Versuches, in ihre Schlaf-Gemächer eingesperrt worden waren, so fand ich die disponiblen Militair-Kräfte für hinreichend, jeder etwanigen Gefahr vorzubeugen, und lehnte daher die mir dieserhalb von mehreren einzelnen Personen gemachten Anerbietungen, so wie die Bereitwilligkeit des dirigirenden Bürgermeister, Herrn Major Scheffler, in Betreff des Zusammenrufen der hiesigen Bürgergarde, dankbar ab. Es war mir jedoch höchst erfreulich, bei dieser Gelegenheit, aufs Neue, die Bemerkuug zu machen, wie gern die Bewohner Brieg's jede, dem allgemeinen Wohle gewidmete Maaßregel thätig unterstützen.

Demnach halte ich es für eine angenehme Pflicht,

sämmtlichen Herrn, welche mir an jenem Abende ihre Mitwirkung anzubieten die Güte hatten, und freiwillig dem Orte der Gefahr zueilten, hierdurch öffentlich meinen herzlichsten Dank darzubringen.

In einem Staate, wo Bürger und Soldat so innig mit einander verbunden sind, wird gewiß ein gemeinsames Hinstreben zu einem und demselben guten Zwecke, jeden, unsere äußere und innere Sicherheit bedrohenden Feind unschädlich machen.

Brieg, den 18ten Februar 1834.

v. Hobe,
Major und Landwehr-Bataillons-Kommandeur.

Das 11te Conzert

wird den 26ten Februar statt finden, und werden die Billets zur Einführung von Gästen an die Empfangsberechtigten von dem Kaufmann Kuhnrath ausgegeben werden.

Die Vorsteher des Conzert-Vereins.

Danksagung.

Bei dem am 17ten d. M. stattgefundenen Schützenballe sind 5 Rtl. zur Unterstützung für zwei verarmte bürgerliche Familien, und 2 Rtl. 8 sgr. 2 pf. für die Orts-Armen, so wie 2 Rtl. 8 sgr. 2 pf. zum Besten des Vereins zur Unterstützung der Bürgerwittwen und Waisen, in Summa 9 Rtl. 16 sgr. 4 pf. gesammelt worden; was wir hiermit bekannt machen und den gütigen Gebern danken. Brieg den 21. Februar 1834.

Der Magistrat.

Bekanntmachung.

Wir bringen hierdurch zur allgemeinen Kenntniß, daß von den gedruckten Nachweisungen über die Summen, welche für Rechnung der Theilnehmer der hiesigen Spaar-Kasse, mit Ablauf des Jahres 1833 unter jeder Nummer vorhanden waren, von jetzt ab, Exemplare für Theilnehmer unentgeldlich u. für Nichttheilnehmer für 1 sgr.

das Exemplar bei dem Spaar-Kassen-Rendanten Herrn Rathsherrn Kuhnrath zu haben sind.

Brieg den 7ten Februar 1834.

Der Magistrat.

Bekanntmachung.

Die den hiesigen Ortsarmen bewilligten Geldunterstützungen werden am 5ten eines jeden Monats von dem Armen-Kassen-Rendanten an die Herrn Armenväter und von diesen am 6ten jeden Monats an die Armen selbst ausgezahlt, was wir den hierbei betheiligten Personen bekannt machen.

Brieg den 7ten Februar 1834.

Die Armen-Direction.

Bekanntmachung

Wir bringen hierdurch zur allgemeinen Kenntniß, daß in dem auf den 2ten März d. J. früh um 10 Uhr im Leubuscher Stadt-Forsten anberaumten Termine Seitens der hiesigen Forst-Verwaltung 100 Haufen trockene kieferne Stangen gegen gleich baare Bezahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden sollen, wozu wir Kauflustige und Zahlungsfähige hiermit einladen und bemerken, daß sich die Käufer im Kretscham zu Groß-Leubusch versammeln, von wo aus sie der Licitations-Kommissarius nach den Holzhaufen führen wird. Brieg den 11ten Februar 1834.

Der Magistrat.

Proclama.

Zur Anmeldung und Nachweisung der Ansprüche an die Handelsmann Abraham Leubuscherſche Concurs-Masse, so wie zur Erklärung über die Beibehaltung des Interims-Curators und Contradictors von Seiten der unbekannten und bekannten Gläubiger haben wir einen Termin auf den 4ten April k. J. Vormit. um 10 Uhr vor dem Herrn Kammer-Gerichts-Assessor v. Schütz anberaumt, zu welchem wir die unbekannten

Gläubiger unter der Verwarnung vorladen, daß sie im Ausbleibungsfalle mit ihren Ansprüchen an die Concurs-Masse gleich nach abgehaltenem Termine präcludirt, u. ihnen damit ein ewiges Stillschweigen auferlegt werden wird. Brieg den 24ten December 1833.

Königl. Preuß. Land- und Stadt-Gericht.

Bekanntmachung.

In der Kaufmann Markerschen Concurs-Sache haben wir zur Anmeldung und Verification der Forderungen unbekannter Gläubiger einen Termin auf den 5ten May c. Vormittags 10 Uhr vor dem Herrn Justiz-Rath Müller anberaumt, und fordern dieselben daher auf, in diesem zu dem genannten Zwekke zu erscheinen, widrigenfalls sie mit ihrem etwannigen Ansprüchen an die Concurs-Masse ausgeschlossen, und ihnen damit ein ewiges Stillschweigeu auferlegt werden wird. Brieg den 4ten Februar 1834.

Königl. Preuß. Land- und Stadt-Gericht

Subhastations-Bekanntmachung.

Das sub No. 228 hierselbst gelegene, nach dem Material-Werthe auf 1777 Rthl. 28 sgr. 6 pf., nach dem Ertrags-Werthe aber auf 1840 Rthl. gerichtlich abgeschätzte Tischler Stielsche Haus soll im Wege der nothwendigen Subhastation in dem auf den 13ten May c. Nachmittag 4 Uhr vor dem Herrn Justiz-Rath Müller anstehenden alleinigen Bietungs-Termine an den Meist- und Bestbietenden öffentlich verkauft werden, wozu Kauflustige, Zahlungs- und Besitzfähige eingeladen werden. Brieg den 11ten Februar 1834.

Königl. Preuß. Land- und Stadt-Gericht.

Bekanntmachung.

Das zur Kaufmann Moses Levysohnschen erbschaftlichen Liquidations-Masse gehörende auf der Paulauer Straße gelegene Haus No. 198 der Stadt soll im Wege der nothwendigen Subhastation in dem auf den

17ten April c. Nachmittags 3 Uhr vor dem Herrn Justiz-Rath Thiel in unserem Partheien-Zimmer Nro. 2 anstehenden peremtorischen Termine an den Meist- und Bestbiethenden verkauft werden, welches hiermit bekannt gemacht wird.

Brieg den 10ten Januar 1834.

Königl. Preuß. Land- und Stadt-Gericht.

Bekanntmachung.

Das zur Kaufmann Moses Levysohnschen erbschaftlichen Liquidations-Masse gehörende, auf der sogenannten Oppelnschen Porte belegene Haus Nro. 159 der Stadt soll im Wege der nothwendigen Subhastation in dem auf den 18ten April d. J. Nachmittags 3 Uhr, vor dem Herrn Justiz-Rath Thiel in unserm Partheien-Zimmer No. 2 anstehenden peremtorischen Termine an den Meist- und Bestbietenden verkauft werden, welches hiermit bekannt gemacht wird.

Brieg den 10ten Januar 1834.

Königl. Preuß Land- und Stadt-Gericht.

Wiesen - Verpachtung.

Von den zum Königl. Domainen-Amte Brieg gehörigen im Oder- und Schwarz-Walde belegene Wiesen werden zu Georgi a. c. einige Parzellen pachtlos. Diese sollen daher anderweitig auf 3 Jahre, nehmlich von Georgi 1834 bis dahin 1837 im Wege der öffentlichen Licitation verpachtet werden, und es ist hierzu der Termin auf den 12ten März a. c. Vormittags um 9 Uhr in dem hiesigen Königl. Steuer- und Rent-Amte anberaumt worden, wozu die Pachtlustigen mit der Bemerkung eingeladen werden,

daß von den Meistbiethend bleibenden der vierte Theil des offerirten Pachtzinses bald im Termine als Caution zu erlegen ist, und dieselben an ihre Gebothe bis zum Eingange der von der Königl. Hochlöbl. Regierung einzuholenden Genehmigung gebunden bleiben.

Die Verpachtungs-Bedingungen werden im Termine auch auf Verlangen noch früher im erwähnten Amte den Pachtlustigen bekannt gemacht werden.

Brieg den 17ten Februar 1834.

Königl. Domainen-Rent-Amt.

Bekanntmachung.

Den geehrten Mitgliedern der Bürger-Ressource wird hiermit bekannt gemacht, daß Montags, als den 3ten März c. Conzert und hierauf Tanz statt finden wird.

Brieg den 18ten Februar 1834.

Die Vorsteher der Bürger-Ressource.

Bleichbesorgung.

Hiermit zeige ich ergebenst an, daß ich auch dieses Jahr wiederum erbötig bin, die Bleiche von Leinwand, Schachwitz, Zwirn und Garn, in Hirschberg, wo bekanntlich die vorzüglichsten Gebirgsbleichen sind, zu besorgen, und bemerke zugleich hierbei, daß die zur ersten Bleiche bestimmten Waaren, bis Mitte März eingeliefert sein müssen.

G. H. Kuhnrath

im steinernen Tisch am Ringe.

*** Neue Sardellen-Heeringe ***

erhielt ich eine Zusendung von ausgezeichnet schöner Qualität und offerire selbe im Einzeln 6 Stück für einen Sgr., im Ganzen zum Wiederverkauf in achtel und sechzehntel Tonnen billiger.

H. Wutke,

Zollstraße Nro. 396.

Vollsaftige süsse Apfelsinen in schönster Qualität offerirt

H. Wutke.

Zollgasse No. 396.

Zu verkaufen.

Alte Frühbeet-Fenster und eiserne Bratröhre sind zu verkaufen. Stache.

Frische marinirte Elbinger-Bricken

erhielt eine neue Sendung und empfiehlt zur gefälligen Abnahme

H. Wutke.

Etablissements-Anzeige.

Einem hohen Adel und hochzuverehrenden Publikum verfehle ich nicht, ergebenst anzuzeigen, daß ich mich hieselbst auf der Mollwitzer Straße im Pfeiferschen Hause No. 345 als Bäcker etablirt habe, und täglich gute Backwaare bei mir zu haben ist. Ersuche um gütige Abnahme. August Hoffmann.

Zu vermiethen.

In No. 267 am Ringe im weißen Engel ist im Vorderhause zwei Stiegen hoch vorn heraus eine Wohnung zu vermiethen, und zu Johanni zu beziehen. Das Nähere bei der Eigenthümerin.

Wittwe Dietrich.

Eine Brieftasche von dunkelgrünem gepreßten Leder, ganz neu, ist am verflossenen Freitage auf dem Wege vom Gymnasium bis auf die Gärbergasse verloren worden. Der ehrliche Finder wird ersucht sie in der Wohlfahrtschen Buchdruckerei gegen eine angemessene Belohnung abzugeben.

Zu vermiethen.

In No. 271 auf der Aepfelgasse ist parterre ein heizbares Gewölbe, mit einem großen Fenster vornheraus und im Oberstock vornheraus eine Stube und Alkove nebst allem Zubehör zu vermiethen und kann bald oder zu Ostern bezogen werden.

Springer, Glasermeister.

Verloren.

Ein mit Figuren gestickter noch ungefütterter Flintenriem ist von dem Hause des Kaufmann Koppe bis in die Kirchgasse verloren gegangen. Der ehrliche Finder wird ersucht, denselben gegen eine angemessene Belohnung in der Wohlfahrtschen Buchdruckerei abzugeben.

Briegischer Marktpreis den 22. Februar 1834. Preußisch Maaß.	Courant.		
	Rtl.	sgl.	pf.
Weitzen, der Schfl. Höchster Preis	1	6	—
Desgl. Niedrigster Preis	1	—	—
Folglich der Mittlere	1	3	—
Korn, der Schfl. Höchster Preis	1	—	—
Desgl. Niedrigster Preis	—	27	—
Folglich der Mittlere	—	28	6
Gerste, der Schfl. Höchster Preis	—	20	—
Desgl. Niedrigster Preis	—	17	—
Folglich der Mittlere	—	18	6
Haafer, der Schfl. Höchster Preis	—	17	—
Desgl. Niedrigster Preis	—	12	6
Folglich der Mittlere	—	14	9
Hierse, die Metze	—	5	—
Graupe, dito ordinaire	—	4	6
Grütze, dito Mittelsorte	—	6	6
Erbsen, dito	—	2	—
Linsen, dito	—	3	—
Kartoffeln, dito	—	—	9
Butter, das Quart	—	9	—
Eier, die Mandel	—	2	—